

## パネルディスカッション

## 北陸新幹線延伸と長岡地域の将来—2010問題を考える—

## ＜パネリスト＞

長岡大学  
産業経営学部教授こい え やすまさ  
**鯉江 康正**

1958年生まれ(愛知県)。民間シンクタンクを経て、1993年長岡短期大学専任講師に就任、2005年長岡大学教授に就任、現在に至る。長岡大学地域研究センター運営委員長を務め、長岡市総合計画委員等公職も多数。専門は地域経済学、計量経済学。

上信越トライネット  
推進協議会幹事長あきやま けんじ  
**秋山 賢治 氏**

1956年生まれ(群馬県藤岡市)。大学卒業後、1981年、秋山土地開発(株)入社。1997年、同社代表取締役役に就任、現在に至る。(社)藤岡青年会議所理事長(1994年)などを歴任、2002年から上信越トライネット推進協議会代表世話人・幹事長を務める。

上信越新幹線活性化同盟会幹事長/  
新潟市都市計画部長もとい えつろう  
**元井 悦朗 氏**

1974年新潟市役所入庁。企画財政局企画部長(2004年)を経て、2005年、都市整備局都市計画部長に就任、現在に至る。上越新幹線活性化同盟会発足にともない、幹事長を務める。

(財)新潟経済社会リサーチセンター  
主管研究員・研究部長おじま すすむ  
**尾島 進 氏**

1958年生まれ(新潟県)。大学卒業後、1981年、(株)第四銀行入行。支店勤務を経て、1994年(財)新潟経済社会リサーチセンター主任研究員に就任。2005年に同センター主管研究員・研究部長に就任、現在に至る。上越新幹線活性化同盟会アドバイザーを務める。

日本経済新聞社  
長岡支局長いのうえ まこと  
**井上 亮 氏**

1961年生まれ(大阪府)。大学卒業後、1986年、日本経済新聞社入社。東京本社編集局社会部(宮内庁等担当)、大阪本社編集局社会部(大阪府警担当キャップ等)、東京本社編集局社会部(法務省・W杯担当等)を歴任し、2003年3月長岡支局長に就任、現在に至る。

長岡商工会議所  
専務理事ひぐち えいじ  
**樋口 栄治 氏**

1947年生まれ(新潟県)。1966年、長岡商工会議所入所。同会議所総務部長、事務局長、中小企業相談所長などを歴任し、2001年専務理事に就任、現在に至る。長岡観光・コンベンション協会常任理事、長岡市環境審議会委員など多数の公職を務める。

## ＜コーディネーター＞

長岡大学  
産業経営学部教授はらだ せいじ  
**原田 誠司**

1942年生まれ(群馬県)。民間シンクタンクを経て、長岡短期大学、那須大学教授を経て、2005年長岡大学教授に就任、現在に至る。専門は地域産業政策、イノベーション政策等。『知識経済とサイエンスパーク』(日本評論社)など著書・論文多数。

原田 それでは、後半のパネルディスカッションに移りたいと思います。コーディネーターを務めさせていただきます原田と申します。よろしくお願いいたします。

パネリストの方々のご紹介はお手元のご案内をご覧ください。本日の進め方ですが、先ほどの基調講演でも大体おわかりのように、5つくらいのテーマで議論したいと思います。北陸新幹線の延伸に伴う交通網、交通体系への影響、地域経済社会への影響、視点について、さらに、上越新幹線の活性化、最後に、広域的な地域の活性化。以上、5点について議論したいと思います。

まず、同盟会幹事長の元井様からご発言をお願いします。

### ●上越新幹線活性化同盟会がスタート

元井 同盟会幹事長の元井ですが、私、新潟市役所の都市計画部長でございます。まず、上越新幹線活性化同盟会についてお話しします。

ご承知のように、上越新幹線は昭和57年に開業して以来、各地域との交流を促進し、沿線地域の産業や経済、観光の振興に大きな役割を果たしてきました。工業立地につきましては、昭和60年から63年の間、新潟県の立地件数が全国1位になりました。また、観光開発が進みまして、沿線自治体におけるスキー場とカリゾートマンション、温泉等の各種レジャー施設の開発が非常に進みました。これらにより、沿線地域における定住人口が増加します。昭和55年から平成12年までの間に、新潟県全体で24,000人の人口増がありますが、上越新幹線の沿線地域では、83,000人増えています。差し引きしてわかりますように、沿線地域外の自治体の人口は、減少しているわけです。

また、上越新幹線は、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸として非常に大きな役割をしてきたとも言えます。昨年、中越地震に見舞われ、上越新幹線運行停止の事態が起きました。この運行停止は県民に上越新幹線の大きな役割を再認識させたわけです。

そして、この新幹線が運行停止している間に、いわゆる2010年問題が浮上してきた。そこで、今後発生するであろうと思われる上越新幹線の減便に伴い、首都圏と新幹線で結ばれている優位性の減少、地域経済への悪影響や地域間格差の拡大等に対する危機感から、新潟県、上越新幹線の沿線自治体、関係団体などが中心になりまして、早期に結集してこれに対処していこうということで今年の5月23日に上越新幹線活性化同

盟会を設立したところであります。

本日の資料の同盟会の趣意書、構成員等にご覧のように、同盟会は会員、顧問、アドバイザー等、約140の団体、個人で構成されております。会長は新潟市長、副会長には長岡市長さんをお願いしております。

主な取り組みとは、まず2010年問題の認識を共有化し、活性化していくために広報に力を入れることです。さらに、北陸新幹線の延伸・整備にともなう地域経済への影響等の調査研究、関係諸団体の連携と一体的な取組みの可能性の検討、さらにはイベントコンベンション、ビジネス観光客の誘致、上越新幹線運行本数の確保の要望活動などであります。

### ●北陸新幹線延伸の影響―上越新幹線は減便か―

さて、交通網への影響ですが、現在、首都圏と北陸のアクセスは越後湯沢駅で乗換えてほくほく線・特急はくたか。1日に約6,500人の利用者とのことですが、北陸新幹線の延伸後は、北陸新幹線を利用して高崎から北陸に向かうようになる。これは平成8年にほくほく線が開業したときに越後湯沢―長岡間の輸送量が大幅に減少したのと同じ状況になるだろうと想定されるわけです。

これにより、現在の上越新幹線と長野新幹線の利用者の比率が60：40といわれていますが、これが北陸新幹線の延伸後は45：55に逆転する可能性があると言われています。これは、高崎―越後湯沢間と、高崎―長野間の比較であって、越後湯沢乗り換えの6,500人の移動だけだと、両方の新幹線はほぼ同数になる。ここで差が出てくるのは、東京―金沢間が1時間弱短縮され、2時間50分くらいで結ばれるため、小松空港や富山空港からの航空機を利用していた人たちが約6,000人弱が北陸新幹線を利用することになると想定した場合です。

新幹線利用者数の変化は、運行状況には大きく影響する。現在1日27往復ですが、これが減便されることが懸念されるわけです。越後湯沢―新潟間の利用者数は変わらないのです。長岡・新潟の方面に来る方も6,500人減ってしまうのではないかと受け取られているようです。しかし、減便の可能性はある。

その時、交通網にどういう影響が出てくるか。まず、一番影響を受けるのは、当然ほくほく線の利用者減が起きて、存続問題にまで発展しかねないということです。それから、信越線の長岡―上越間も特急が廃止されてしまうかもしれない。

また、新潟駅を中心にした関係ですが、羽越本線の

高速化はJRさんからがんばっていただいているところですが、東京までの時間短縮に影響が出て、難しくなるのではないかと懸念される。それから、在来線と一体になった利便性が低下する。

他方、高速バスに目をやると、新潟－東京間、新潟－長岡、新潟－上越、これが結果として増便される可能性があると思われます。今日のテーマとはちょっと違うのですが、もし増便されてパーク＆ライド方式が進めば、ある意味環境に優しい別の現象が現れてくる。

空港については、環日本海のゲートウェイとして空港利用の増大を図っています。国際線が8路線、国内線が7路線ありますが、空港へのアクセス強化を図っていますが、そこに悪影響が出てくる可能性もある。

さらに、佐渡観光に目をやりますと、佐渡への観光客のほとんどの方が新幹線を利用していますので、利便性が低下をして影響が出てくる懸念もあります。

#### ●東京・大宮間の発着容量は限界－高崎・新潟間はミニ新幹線か－

原田 上越新幹線の減便とその影響について総括的に問題提起をいただきました。秋山さんは基調講演の中でもこの点にふれましたが、実際はどのくらい減便になるのか。お考えをお聞かせください。

秋山 減便がみなさんの一番気になるところのようです。ちょっとはずれるかもしれませんが、何年か前に蓬平温泉というのにトライネットの仲間で出かけた。次の日に私が東京で研修がありましたので、長岡駅に朝一番で送ってもらって、9時には東京について、なんとか通えるな、という感じを含めて長岡は新幹線があって便利だと思った。しかし、そのとき仲間が浦佐駅に気を利かせて送ってもらった連中がいました。2時間くらい電車がなし。結局、浦佐から長岡へ戻り、高崎へ戻るとお昼になった。大きい駅で、27本の便が止まる駅と、浦佐や燕三条などの通過便が多い駅とでは、違うことを頭の中に入れておいた方がよい。すべての人が同じメリットは享受できるわけではないわけです。

それと、JRは民間会社ですから、冷静に判断すると、北陸新幹線ができたときにはかなり便数が減るのではないかと私は思います。東京駅を見ていただくとわかりますが、東北、上越、長野の新幹線の発着には時間的余裕なし、時間的にタイトになっている。さらに、大宮駅までは、スピードも出せないし、容量的にも足りないの、大宮までの容量で便数が決まるのではないのでしょうか。

そういう意味で、高崎から新潟まで多くの駅に止まりながら北陸新幹線と連結する方式、支線というよりはミニ新幹線にしてどんどん走らせるというのも一つのやり方としてあるのではと考えています。

いろいろな影響があるのは確かですが、地域全体から見た方が地域のためになる場合もあるのではないかと。結局、駅の容量は変えられません、東京、大宮はそんなには広げられないという前提で考えたならば、地域のためにどの方向性が良いかということは考えておく必要があると思います。

原田 ありがとうございます。尾島さんは調査をされたわけですが、減便問題についてはどうお考えですか。

尾島 JR東日本も公式の数字は出されておられませんので、あくまでもJRの内部の話から想定した、6,500人の北陸新幹線へのシフトした場合を前提にしています。平均、4～5便の減便とみています。また、その場合も、時間帯により影響の出方は大きく変わると思います。朝晩という話になりますと、やはり新潟県ですと首都圏等のビジネスユースというのが極めて高いものですから、朝一で行って夕方までに帰ってくるという時間帯の減便はかなりキツイかなという気がしております。

#### ●交通利便性と都市の拠点性は密接に関連

原田 商工会議所の樋口専務さんはどう認識されていますか。

樋口 その認識の前に、見ていただきたい。先ほどの鯉江先生のシミュレーション結果とはちょっと違うのですが、この図面は、先日東京大学の先生からいただいたものです。2004年時点で、現状の交通の利便性から都市の拠点性をプロットしたものです。

新潟県には、拠点都市はありません。仙台と結ばれています。20年前とくらべると、仙台と新潟の関係は、多少新潟の方が拠点性が高かったのではないかと。長岡はその先にちょっと小さいまるがある程度、三条はもっと小さいまる、柏崎はナイ状態だった。では、30年ぐらい前はどうか。柏崎も復活しているという状況です。これはあくまでもシミュレーションです。数値ではなく、全国の拠点都市の交通環境からすると現在こうなっているのではないかとというイメージではこうなっているということです。

こういう前提の中で新幹線が今後どうなるかということですが、私自身は北陸新幹線が開通すれば当然本数は減ると思います。

実は私は、長岡駅に止まらない新幹線があるので止めてくれという運動をやったことがあります。そのとき、当然JRのトップとの話し合いも行われたのですが、当時言われたのは、大宮と東京間は、これ以上増やすことはできないと言われた。ということになれば、北陸新幹線が通ればどこかを減らさないといけないことははっきりしている。もし今後北陸新幹線が通って、先ほどのシミュレーションのように減らしていったら地域経済に大きな影響が出るとか、人口に影響が出るということであるならば、むしろいまから大宮から東京までを東京に地震が起こったことを含めて線路を拡幅するという運動を展開しなければ、この地域の問題は解決しない。これを前提としながら、地域のことや、経済のことや、今後のことを考えていかねばならないと思っています。地域がどうがんばるかが大きな課題だと思います。

#### ●やはり新潟は分裂かー利用客逆転の方策ナシ

原田 わかりました。井上さんはセンセーショナルに問題を提起されたわけですが、そのベースになる認識をお話ください。

井上 日経誌上でこの問題をはじめて取り上げたのは、資料にもあります去年の1月に新潟県がなくなる日というタイトルでこの問題を取り上げた。これは日経としては最初なのですが、実は、この企画はいつやっても良かった。この時期に何か議論が煮詰まってきた、新潟県で話題になっているから企画したのではなくて、これは1年前でもできたのです。実際のところ1年くらい前からこの話を新潟支局の連中と話をしていました。要するにこれは何で問題かというのは、日経として何かシミュレーションをやったわけではなくて、素朴な算数の考えで考えていったら当たり前の結論なのです。

まず、東京から大宮までは過密ダイヤですね。高崎から、北陸と新潟に別れる。そうすると、片方が増えれば片方が減るのは自明のことです。もう1つ、ほくほく線は北陸ルートでなくなる、当然ほくほく線に乗る人はなくなるだろうということ。その乗客がそっくりそのまま北陸新幹線に転換する。それだけでも、上越と北陸新幹線の乗客数は逆転するだろう。さらに金沢までのびていくと、途中、富山を通りますが、富山空港と小松空港、ここの利用者はほとんど新幹線を使うであろう。上越新幹線ができたときに新潟空港から羽田便が無くなったのと同じように、おそらく将来小

松及び富山からの東京行きの便がなくなるのではない。か。そっくりそのまま新幹線を使うようになる。そうするとさらに北陸新幹線の利用者がそこに乗ってくるわけです。これはどう考えても上越新幹線は逆転できないと思います。

交通網への影響から言うと、逆転する方策が無い。記事の中ではお先真っ暗みたいなことばかり書きましたが、若干救いの面は書いているのですが、ただ交通網に関する逆転策は、ほぼ1年ぐらい前にこの企画を書く段階でいろいろ考えてみたのですが、いまになっても、この段階でも私は何か光明があるとは思いつかない。

原田 井上さんは「新潟県は分裂」と書いていますが、いわゆる上越地域はメリットがあるとお考えなのですか。井上 企画記事を書いた時点では、これは長野との連携があるという前提で、長野経済圏になってしまうという面でメリットがあると考えていたのですが、ただ新潟県に残る、新潟県の上越地域として単独でのメリットというのはあまり無いと思います。というのは、さきほど話に出ましたが、金沢までの通過点になるのではないかという懸念がある。新幹線が通ったからといって首都圏からどっと上越に人が集まるとか、ビジネスのチャンスがやってくるとか、そう甘いものではないという気がします。

#### ●4便減でシミュレーションー減便増えればマイナス効果大ー

原田 どうもありがとうございました。基調報告の鯉江さんは4便減をどう位置づけたのですか。

鯉江 あくまでも想定です。ほくほく線ができた時点で4便くらい減っているの、それくらいは減るかな、ということだけです。シミュレーションでは、3便でも、5便でも、10便でもいいわけです。ただ、ある程度現実に近いシミュレーションをやらないと意味がないものですから、4便とした。

それと、いま飛行機の話が出ましたが、北陸新幹線は航空機との競争をどう考えるかも大きな問題です。今日はJRの方もいらっしゃっていますが、僕がJRのトップだったら、間違いなく上越の次は富山しか止めません。次は金沢しか止めません。どういうことかというと、飛行機をつぶさなければJRは生き残れないわけですから、飛行機をつぶしに行きます。そういう想定でシミュレーションをやったとすると、間の糸魚川とかはダメージが大きくなる。ついでに影響で言うと、

上越の駅が不便だという話がありましたが、これはモデルの中では表現できない。駅から目的地までの交通があまりに貧弱です。観光の話も出てくるかもしれませんが、観光に来る、特に新幹線をつかって観光に来る方は、基本的には3分に1本電車が走っている地域から来ている。そこに、2時間に1本で、それも冬の吹雪のなかで、駅で2時間待たされるのでは、もう二度と来ないよという話になる。これをどうクリアするかによって、影響の大小が決まってくると思います。

### ●2010年問題の認識度は70%—企業の影響認識度は低い—

原田 それでは、影響の議論に入りたいと思います。尾島さん、リサーチセンターのアンケートから見える影響について、お話ください。次いで、同盟会の会員アンケート結果をお願いします。

尾島 それでは、お手元の資料をごらんください。分量が多いので、ポイントだけお話しします。北陸新幹線金沢延伸による地域経済社会への影響とは何か、私も財団の自主調査として、今年の5月に実施しました。

企業800社にアンケート調査を実施した。北陸新幹線の金沢延伸が新潟県にマイナスの影響を及ぼす「2010年問題」について訪ねたところ、「言葉も内容も知っていた」のは約4割、「言葉を聞いたことはあるが内容は知らなかった」の3割弱を加えますと、7割弱の企業が、「2010年問題」という言葉を耳にしていました。

さらに、北陸新幹線の金沢延伸（2014年）の企業への影響については、「影響がある」、「どちらかといえば影響がある」と回答した企業の割合は、合計でも約2割にとどまっています。県内企業にとっては、まだまだ北陸新幹線の延伸による本県への具体的なイメージは描きにくいのが現状のようです。

さらに、その2割の企業に、具体的に想定される影響について尋ねてみました。結果は、「上越新幹線の本数減少による利便性の低下」、「観光客が減少する」、「北陸方面の企業との競争が激しくなる」、「商圈あるいは来店者の範囲が縮小する」などで、マイナスの影響が大きくなっています。

一方で、「北陸新幹線の利用による利便性の向上」、これはもちろん上越地域の該当が多いわけですが、プラスの影響も3割弱の企業が挙げておられます。

次に、北陸新幹線の金沢延伸の新潟県への影響を、「直接的な便益」と「間接的な影響」の2つに分けて聞きました。「直接的に使われる方の時間短縮に伴う

利便性の向上」がプラス、マイナスの表記がある以外は、すべてマイナスです。ここで、特に今日申し上げておきたいのは2点です。1つは、「時間短縮に伴う利便性の変化・向上」です。2014年以降、東京—新潟間と同じく、新潟—富山間も約2時間台で結ばれる。東京、上越、糸魚川間も、東京—新潟間とほぼ同じ時間に短縮されます。上越地域の企業にとっては、営業範囲が拡大する。自治体は企業誘致、それから通勤、通学圏の拡大などさまざまな面での利便性の向上があるだろう。ところが一方で、首都圏から日帰り圏内となるために、ビジネス客の宿泊需要等も減少しますし、支店、営業所の撤退もあり得ます。長野新幹線の開通により、長野市では県外の本社の支店が撤退するなどの具体的な動きも見られました。このように、新幹線の場合には、在来線とは異なりまして、具体的に利用できる地域においても、その及ぼす影響はより広がり多様性を持つということが言えます。

### ●「地域イメージの低下」と「観光」が心配

2点目ですが、上越新幹線の減便が現実のものになった場合、「地域のイメージの低下」と「観光客の減少」です。昨年10月、当地長岡が甚大な被害を受けた中越地震の発生後、高速道路は2週間後には片側通行ではありますが通行可能となりました。しかし、越後湯沢までは新幹線も運行していたにもかかわらず、東京—新潟間の新幹線の不通により、湯沢への観光入り込み客が激減しました。年末の新幹線の開通以降になってようやく観光客が戻ってきたと聞いています。新幹線は脱線しないという安全神話が崩れたことがマスコミで象徴的に取り上げられたことも一因であったと考えられます。

いま問題にしておりますこの2010年問題では、この震災の影響等を考えますと、新幹線の減便に伴うイメージの低下、この影響もまた大きいのではないかと考えられます。この場合には、上越新幹線沿線の観光地だけではなく、佐渡地域、村上地域など、新潟県全域の観光地に影響が及ぼされることが懸念されます。

ただ、現実はどうだったのか、という話になりますと、長野新幹線が開通した平成9年前後で見た長野県と新潟県の観光客の入り込み状況においては、新潟県から長野の方へ観光客が大きくシフトしたというような実際のデータは見られませんでした。しかしながら、何度も今日もお話がありましたように、北陸地域の各都市が、首都圏と2、3時間の圏域内に入るというこ

とになりますと、やはり観光地としては知名度の高い金沢、北陸、能登方面の魅力はさらに高まるということになるでしょう。エージェントとしても、主力商品である一泊二日という商品の魅力がさらに高まるわけですので、中長期的に見ますと、やはり新潟県への観光客の減少につながるというところは影響としては大きいのではないかと考えております。

●自治体の影響認識は多様―観光、産業、分断等―  
原田 どうもありがとうございます。では、同盟会の元井さんをお願いします。

元井 同盟会の方でもこの10月にアンケート調査を行いました。同盟会としては、構成員の皆様に対する調査と、首都圏のサポーターズクラブ（新潟市がシティプロモーションに力を入れる目的で形成）の会員への調査を行いました。サポーターズクラブは、いま会員が410人ですが、新潟を愛して支援してくれる人は会員になってくださいということで、年に何回かこちらの方から情報も提供しながら、東京で2回ほど集まってもらって、情報交換を行い、一緒にがんばりましょうという活動をしています。この方々にも聞きました。

サポーターズクラブの会員に「2010年問題」の認知度を聞きました。「言葉も内容も知っている」方は28%でした。予想通りといえますか、新潟に愛着を持って新潟を心配してくださる方であっても28%という状況でした。

次に、構成員である主に自治体の回答をご紹介します。

まず、瀬波温泉、月岡温泉、佐渡観光など、減便によって関東方面からのお客さんが減少して観光が冷え込んでしまう、それが心配だという声がありました。それから、全体として乗降客の落ち込みによって、地域経済が冷え切ってしまうのではないかと。おみやげの売り上げが減るし、地場産業の売り上げにも影響してくるのではないかと。

また、上越地域の新潟県経済圏としての希薄化、つまり上越地域が北陸経済圏化してしまうということが予想され、新潟県の経済圏が東西分断されてしまう懸念にもつながるというものがありました。上越地域と長岡地域の狭間となる柏崎地域は、高速鉄道体系から取り残されて、衰退してしまうのではないかとという心配もありました。小出駅を起点とする只見線や磐越西線など、利用者が減少し、減便の可能性、さらにはもっと悪いことが懸念されるというものもあげられました。ほくほく線の廃止が心配されるわけですが、金沢―越

後湯沢間の地域振興への悪い影響が出てくるのではないかと。

### ●新潟市は「都市イメージの低下」が最も心配

同じ構成員である新潟市として、どう考えるかということですが、上越新幹線の減便に伴い、都市のイメージが低下をしてしまう、これが新潟市にとっては一番の心配事でございます。日本海側最大の都市ということでイメージアップ図っているわけですが、これがイメージダウンしかねない。また、空港、新幹線、高速道路の整備によって、非常に便利な都市、高速交通の利便都市としてのイメージもダウンする。さらには、首都圏と直結ということで、非常に短時間で首都圏と直結している、これが新潟市の優位性ということで、いろいろなところで観光のキャンペーンに行きましても、産業の誘致に行きましても、それを売りにしているわけですが、その優位性が薄らいでしまう。

さらには、いま新潟駅周辺の連続立体交差事業を推進して、予定では来年度着工できるということまで来ておりますが、この事業効果に影響が出てくるだろうということで、都市イメージが大きく損なわれてしまうという心配がある。当然、文化、観光の関係で新潟市を訪れてくださる方々、交流人口が低下してくるという心配があるわけです。

さらには、北陸新幹線の延伸によって、国際定期航空路の開設に、全国的にそうですが、なかでも日本海側地域で新潟、富山、金沢はしのぎを削って競争しているわけですが、この開設についてこれまで以上に競争が厳しくなってくるという心配があります。とくに国際観光の誘致では、いまでも残念ながら新潟は北陸に比べると弱いのかなという感じがあり、もっと差が出てきてしまうという懸念もあり、産業経済面でも、北陸地域の企業との競争が、当然激化してくる。

いま新潟にある事業所のなかで、富山県や石川県に進出している企業が、首都圏に直結しているということで、新潟に北陸支社などを置いているところもありますが、これが新潟から、富山、金沢に移される心配もある。

概ねこういう結果ですが、マイナス面が多い。プラス面としては、北陸・関西方面からの観光客のみなさんが佐渡に行く場合は、直江津港経由で時間短縮をされる可能性があるのと、北陸・関西方面からの観光客の増加が期待できる。これが、唯一のプラスの結果になっています。

## ●影響の見方が違う？—企業は「冷静」、自治体は「過大」か—

原田 どうもありがとうございました。尾島さんの報告で感じたのですが、どうも、企業の方が、私の感じという極めて冷静に見ているのか、全く知らないからそうになっているのかわかりませんが、行政の方は過大に見ているのではないか、この辺はどう見ればよいのでしょうか。

尾島 地域の課題について挙げていただきましたが、実は影響とその対応策は、地域の現在の課題が、結果論になりますが、北陸新幹線延伸後はよりその課題が大きくなる方向で影響が出てくるだろうという形の回答になっています。企業誘致の推進であるとか、魅力ある観光地づくりであるとか、中心市街地の活性化であるとかという項目が並んでくるわけですが、この北陸新幹線の延伸による影響も、常にダブルらせてお考えになるお立場にある方たちにお聞きしているものですから、基本的にはそういうご回答になった。したがって、9年後、現時点での課題をクリアしていかないと、その先にあるのは何かというと、さらに課題を大きくする要因なのだという認識をみなさん、自治体の方はお持ちなのかなと思います。

原田 そうすると、企業では、自分の会社にはそんなに影響は無いかもしれないという人が結構多い。しかし、地域、自社以外は、「影響は結構ある」という感じなのではないでしょうか。

尾島 というより、北陸新幹線の延伸は、新幹線は人を運ぶもので人流の問題で、新幹線の利用度からするとそれほど影響は大きくないと思っている可能性があるかもしれません。メーカーの場合など。直にどのような影響があるのか、イメージしにくいというところがあったかもしれません。

原田 要するに会社の業務全体でみると、物流ではなくて、人流面でとらえると、やや影響は低いと出ているということですね。

アンケート結果のなかに全般的問題が出てきていますが、地域の分断というお話もあるわけですが、井上さんはどうお考えですか。影響の一番ポイントをどう考えるか。

## ●企業の危機感が薄いのは当然か—製造業はすぐは動かない—

井上 やや逆戻りするかもしれませんが、企業の方にははっきり言って危機感が薄く、行政関係者の方が高い

というような結果が出たのは、ある程度なるほど、と思います。

というのは、この2010年問題のマイナス面を大別すると、1つは、東京から日本海に続く動脈の中の経済拠点のシフトの懸念です。西の方に動いてしまう。上越になるかもしれないし、もっと金沢の方に行くかもしれない。というのと、観光客の減少というものだと思うのですが、これは既存の資源の争奪戦という意味では、それほど大きな懸念はないかなと思うのです。

もう1つは、産業レベルでみて、この長岡地域にある製造業が、いきなり工場を上越市に移したりしない。まして、富山や金沢に行かない。長岡には大学が3つあり、産学連携が盛んで、魅力がある。将来の可能性はある。他方、観光面でみると、金沢と新潟を比べると、圧倒的にイメージとしては金沢にかなわない。北陸新幹線が延伸されたからと言って、いままで新潟に来ていた人が金沢に行ってしまうかということ、現状と比べてそれほどの激減はない。あるとすれば、これから新幹線が開通してから何か対策を立てるときにかなりマイナスの影響がある。

例えば、上越新幹線が2時間に1本になってしまうと、佐渡観光や村上観光で新しい企画を考える場合、なかなか良い企画ができない。企業立地面では、どこか大きな拠点を物色している企業が首都圏にあったとして、新潟だけが特別なメリットを提示できない。現在と比べ、カードが減ってしまう。その面でマイナスが大きいということで、行政の人たちの懸念が大きいのではないのでしょうか。実質的なマイナスというよりは、これから先のイメージの問題ではないか。新潟県全体のイメージが不便な地域だ、足を運ぶのに相当時間と労力がいるというイメージを持たれるということに非常に懸念がある。そこにたぶんこのアンケートの違いが出たと思います。

## ●新幹線と高速道路のセットで検討すべき—企業立地の観点から—

原田 樋口専務はいかがですか。この影響の問題はいろいろありますが、そのときの考え方のポイントは何か。長岡については、井上さんは、新潟都市圏と上越都市圏の狭間で、厳しい事態が予想されると言います。しかし、いま言われたように、製造業なり産学連携があるので可能性はあるよといいますが。

樋口 基本的には井上さんの考え方とほぼ同じなのですが、ただ工業立地と観光ということですが、私自身



は新幹線だけで議論すべきではないと思っています。先ほども秋山さんが高速道路のことをずいぶん言われていましたが、やはり例えば長岡と合併しなかった見附の大きな工業団地にプロデュースが出た。長岡に本社があり、隣町に工場を建てる。見附の方々からすると、新幹線の駅は無いが我がまちにはインターがあると思っている。だが、東京に行って新潟県の人たちが売込んだりするときには、新幹線がないからなかなか言いにくい。

私は、新幹線の駅があるところは不動産価格は下がらないと言ってきた。今回の発表もそうだった。新幹線が止まらないところは不動産価格が安くなる一方で、上がることは絶対ない。今、なぜこんなことを強調するか。工業の場合、物流も全部図面はインターネットでできて、やはり顔を合わせないと最後の作り込みができない。新幹線が付随するのです。私は、見附の工業団地のことを考えれば、長岡駅からのアクセスを良くしなければならない。長岡駅の東口から道路アクセスを8号、17号バイパスまで持っていったので、2車線でスムーズに動いている感がありますが、最近あまり動きが良くない。とすれば、長岡駅東口から見附の工業団地まで、ダブル4車線化をするくらいのことをやってあげないと工業団地としては成立しないのではないかと。

インター立地も十分考えながら、新幹線とのセットも考えていくことは、ものづくり産業にとっては重要だと思います。ただ、ものづくり産業については国内だけのことを考えていられる時代ではありませんから、あくまでも知的なネットワークの大学あるいは民間の研究所を含めて整備を滞りなくやっていくのがこれからの大きな課題だろうと思います。

## ●観光の戦略と投資が不可欠—今のままでは、金沢には勝てない—

観光については、アンケートでは、観光、観光と言っているのですが、私は観光のことを新潟県の人誰がわかっているのだろうかと思っています。先ほどの鯉江先生の話でも観光の数字は、30万人だ、80万人だと勝手に言っていると言われましたが、これは昔から私も疑問に思っていた。昔、県の観光課に尋ねたが、ごまかされて終わった。実は、ずいぶん前、日銀の支店長をやられた方が、観光の指標を数値で明確にすべきだ、と盛んに問題提起されたことがあった。新潟県の景勝地等裏付けの指標、数字がほとんどない。

富山、金沢は、正直20年間で相当投資しています。見せ物もつくっていますし、地域の食べ物も何もかも、新潟県の何倍も投資している。だから、向こうの人たちは、新潟県はいいね、いいねと20年間言い続けてきた。我々は高速道路しかない、新潟みたいな新幹線がないんだ、新幹線が来てくれれば、というのが20年、30年の夢ですよ。

そういった状況からすれば、新潟県は、高速道路も新幹線も来ていたけれど、その間30年間何をしてたか。我々の責任もありますが、残念ながら観光についてはほとんど手を打っていないのではないかと。

今後、われわれは、新潟県全体、地域の観光に関するマネジメントに真剣に取り組まなければならないのではないかと思います。パンフレットを創ったくらいではだめなのです。

もっと外を見て、海外を見て、観光をきちんと考えなければならない。今日、JRの方が何人かお見えになっていますが、昭和62年、JRさんが民営化された翌年の運輸白書の第1章に、「国際化を目指す社会におけるゆとりある生活の実現と運輸」と書いてある。相当つっこんで、バックにおられるJRさんのレポートが書かれている。ところが我々はほとんど理解もしていなければ、バブルでリゾートだと言われ浮かれて、バブル崩壊後17年も経ってしまった。JRさんは、世界最大のエージェントです。多様化した世の中で、次の次の新しい産業まで、ソフト産業あるいはサービス産業までねらって検討している。10年後、20年後のことを含めて。

そういったことも十分ふまえて新幹線と観光のことをきちんと整理していかないとまた3年、5年経って、10年経っても全く何にもしていないということになりかねない、と私は心配しております。その手を打っていけば本数は減らさないで済むことも事実だろうと思っています。われわれの活発な勉強と運動が必要だと思っています。

## ●ターゲットとサービスを絞った観光戦略が必要

原田 どうもありがとうございました。まったくその通りだと思います。それでは、鯉江さんはいかがですか。鯉江 まず井上さんの経済拠点の移転・移動という点では、製造業はそう簡単には移らない。運行本数とか時間距離のパラメータの大きさを比べると、新潟の方が大きく、長岡が小さい。製造業中心の長岡と3次産業中心の新潟の産業構造の違いが出ている。長岡の方



が影響は小さく出ます。

観光について、井上さんは影響は小さいと言われたが、私は逆ですね。やはり限られた予算のなかで人は観光している。そうするとやはり取り合いになる。取り合いになったときに、リピート性が重要になる。観光サービスを重視している消費者の方が多い。そうするとリピーターであそこは非常にサービスがよかったからあのホテルにもう一回行ってうまいものが食べたいね、というような、交通が利便性が高まっているのでちょっとしたことで行けるということがあって、リピーターが重要になると思います。

それと、もう1つ、新幹線駅から先のサービス水準が良いかどうかが問題になる。また、新潟県の観光案内では、ゴルフもできる、スキーもできる、海水浴もできるいろいろなことが書いてある。訪問する人は、全然違う。良寛を見に来る人は海で泳がない。そうすると、どういう人をターゲットにどういうサービスを提供するかがきちっと整理されていない。とくに、主婦層をうまくつかまえる工夫が必要ではないかと思います。主婦層は基本的に車では来ません、新幹線できますので、特に荷物を持たないでよいように歩ける工夫が必要です。主婦層は土産物を一杯買う傾向もあります。バスでの移動も重要でしょう。

### ●地域連携の観光進行が不可欠！一視点を広げようー

原田 それでは、この問題のとらえ方の視点が大体出たところで、活性化の方向をご議論いただきたい。秋山さんに、いまの議論に対するコメント、秋山さんの提起されました3極の方向などについて、ご発言ください。

秋山 みなさんが描いている新潟と、首都圏の女性、若い人が持っているイメージの新潟はちょっと違うのではないのでしょうか。いまの消費者はすごく敏感で、バイオ、遺伝子組み換えの大豆は使っていません、などと言うとそれを信じる。新潟産とか、魚沼産と書いてあれば飛びつくわけです。それは逆に、すごく怖い部分もあって、コシヒカリが倒れにくくするようにバイオマスの技術を使って上越のあたりでも研究されているという状況を本当によく知っている。群馬あたりの消費者でも、魚沼あるいは新潟指向が強い人ほどよく知っています。そういう点も含めて、やはり注目されていることを頭に入れておいてほしいですね。

観光についてですが、去年まで湯沢、志賀高原、草

津とか6つのスキー場の共通リフト券があった。それが去年廃止になってしまった。コクド、プリンス系の絡みもありまして、運営母体がいろいろなので、もうやめましょうやということをやめてしまったらしい。でも、これはすごく人気がありまして、1シーズンどこへ行っても6,000円くらいで滑り放題だった。これはやはり上信越の地域として復活させるべきではないでしょうか。

また、高速道路で言うと、いま群馬県の水上より南で、チェーン規制がかかると、群馬のスキー場あるいは温泉の人たちは大喜びです。なぜか。水上以前でチェーン規制がかかると、一家でチェーンを装備する。関越トンネルの手前で外す。トンネルを走って、トンネルを出たとたんにチェーンをさせられてスキー場に行く、帰ってくるときにまたつけたりハズしたりする。スタッドレスであれば問題ないのですが、たまにスキーに来る人はそうではないので、チェーン規制がついた瞬間に降りて、水上や丸沼など群馬県内のコースを選んでスキーをする、ということになっている。私は、みなさんの方から声を上げていただいて、ゴムをしくとか何か方法を考えて、チェーンを2回も外さなくても新潟に来られることを考えていただく必要があるのではと思います。

この森林リゾートでいうと、草津から志賀高原へ抜ける道はもう雪で閉鎖される。草津の町長さんは週末だけでもいいから除雪してくれといっている。これを通れば、草津から志賀へ抜けて、本当にスキーの好きな連中が上がっていく。

3県には110カ所くらいスキー場があると言いましたが、志賀高原だけは入り込み数がわからない。車で行って滑り、一人を残して車を下に置いておいて、また車で上がって、道路の脇を何キロも滑れるという志賀のコースをご存じの方もおられると思います。そういう長いコースも楽しめるし、また子どもも楽しめる。この地域はオリンピックあるいは国体級のコースがあることを誇りにしていただきたい。地域が誇れる資源なのです。

### ●道州制を見通した上信越広域連携へ！

3極について。新潟が政令市になって70万から100万、上越と長野で合わせて60万、群馬の県央（高崎、前橋）が80万、3県合計で650万くらいの人口があります。3つの中心都市圏を核としながら、長岡とか沼田とか、中核都市圏が整備されていく。新幹線も高速

道路も活用できる。すばらしい資産もある。そういう広域圏です。金沢とか富山に一方的にやられるばかりではないのです。私はそう感じています。子どもの頃から群馬や埼玉の方に新潟ファンもたくさんいる。上越の海は長野松本あたりからみんなよく行く海です。この点を理解して、これから先の政策を考える必要があります。

道州制を考える場合も、東京の方を見て足の引っ張り合いをするのではなく、こういう形で地域間の連携を進めなくてはならないと思います。金沢、富山と新潟を単純に比較するのではなく、広域圏で考えて、その魅力を創っていくことが重要です。新潟がいま長野、群馬へアプローチして、空港や産業等で連携していこうとなれば、非常に力を持った地域になってくるのかなと思います。

新幹線の問題も、この脈絡のなかで考える。私は、ミニ新幹線がいいと言っているわけではなく、新幹線の利用促進を図りながら、時間短縮の方法も考えて、大宮―東京間の拡幅も考える、こちらが不便にならない方法を考えることが重要だということです。

その意味で、みなさんが地域のことを考えられるのはすごいチャンスだと思いますし、これをきっかけに地域のことを考えられるというのはありがたいことと思います。群馬の県央地域、あるいは高崎では、この手の危機感はありませんし、まちのことをみんなで集まってわいわいと議論しようや、あるいは新聞からマスコミから、みんなが取り上げてこういうことを考えてみようということすらありません。

## ●2010問題を契機に地域活性化へ前進しよう！

原田 どうも、大変広域的観点で新潟県の資産をちゃんと生かせということで、競争というよりは連携を深めてという話だったと思います。時間が無くなってしまいました。最後に、今後の地域活性化のポイントを手短にお願いたします。

元井 2010年問題に対する対応策は、なにも2010年問題が起きたからではなく、これまでもずっと新潟県各地域において悩んできたこと、考えてきたことです。たまたま2010年問題という表題がついたということをして絶好の機会と受け取って、より積極に関係者、その関係者の枠も広げて新潟県全体が活性化する方法を考えていくというきっかけにすれば良いのだろーと思います。2010年問題で悪いイメージを持たないで、前へ前へ進むのだと、新潟県の県民性から言って非常に、

地道に何でも慎重ですが、そういうふうなものをこの際性格を変えて良い方向へ考えていくという良い転換期と考えればいいのかなと思います。

ですから、当然具体策としては各地域の連携だとかこれまで出てきたような策が講じられていくのが当然なわけです。その気持ちの持ち方を一歩前進させていけば良い。私は新潟から長岡へ来ましたので、この長岡と新潟が力を合わせることによって新潟県全体を引っ張っていければいいなと思っています。

## ●扇の要の長岡地域の活性化を期待する！

尾島 最後ということなので、北陸新幹線の延伸と、長岡地域の将来という最初のテーマに戻りますと、奇しくも昨年の大震災から復興10年計画を県でも作られています、この計画が終了する2014年にいま本日の議題になっている北陸新幹線が金沢までつながる年にあたるわけです。

震災復興の10年間を新潟県のみどりのふるさとと取り戻して、安心安全で暮らせるようにするというのと、さらには多くの観光客の方を呼んできて、なおかつ先ほどもありましたが、来る一番大きな情報源は口コミであつたりいたします。十分に満足してかえってもらえるような観光地づくりを目指すという点が大きいかなと思います。

また、産業面においては、長岡地域、同時に世界に通用する製造業の集積地でもあります、この2010年問題を意識して、今後地域活性化に向けた取り組みを積極的に、まさに新潟県の扇にたとえるならば、ちょうど真ん中にあります扇の要にあたります長岡地域で積極的に取り組まれることを期待いたします。

## ●長岡モデルの構築こそが活路を拓く！

井上 記事の中に書きましたが、長岡に県庁を持ってこいというような暴論を言っているのですが、それは現実性がないのですが、1つ言いたいのは、長岡地域の特徴である高等教育機関が集積しているというメリットを生かすべきではないか、ということ。私は2年半ほど前に、東京から長岡に転勤して来たのですが、まず思ったのは、長岡の規模にしては、すぎたるものが3つある。1つは新幹線、もう1つは高速道路、3つ目は大学だと思ったんです。20万ちょっとの都市で3つも大学があつて、高専もありますし、近隣を合わせたらもっとたくさんの高等教育機関がある。これは珍しい都市だと思いました。

幸い3つの大学はいろいろな得意の分野に別れておりますので、長岡大学もそうですが、産学連携と言いた古された言葉なのですが、大学と地域の製造業およびいろいろな産業が連携しあった産業クラスター、長岡モデルというのを、全国のどこにも無いようなものを作り上げれば、こっちから新幹線を止めてくださいとJRに言わせるような地域になる可能性があるのではないか、そこに一つの光明を、私は見ております。

### ●人口減少・少子高齢化時代を見通して、知恵を絞ろう！

樋口 私は基本的には少子高齢化、人口減少時代をきちんと認識していくというのが大前提だと思います。先ほど申しましたように、価値観の変化、あるいは多様化の時代の中で、新しくロハスという生き方を提唱していますが、そのようなことも多様化のなかで十分この地域としては考えていく必要があるだろう。先ほど秋山さんが言われたように、新潟県大好きな人の、波長が合う人が新潟県に来てもらう、あるいは新潟県を理解してもらうというのが1つのロハスではないかと思っています。

新幹線の減便云々ということについては10年くらい前でしょうか、グレゴリー・クラークさんが言われた。「JRは人が乗らないから減らすというけれど、それはおかしい。自分の考え方からすれば、少なくとも電車に乗ってもらうためには本数を確保しなければならないだろう。」と。そういったことを論理的に明確にできるのであれば、我々もそういうことを勉強していかねばならない。在来線については、飯山線をどうするのか、長野から長岡、新潟と3つのNがつながっている。信濃川流域のなかで飯山線を無視できないということも考えれば、パーク&ライドでフリー切符くらいは作ってもいい。

ジャパンパスで外国人が来たときには日本国内は無料で乗れるわけですが、新潟県に新幹線で来たら在来線は無料ですよとか、あるいは年に1回くらいは長野、十日町、長岡、新潟までは家族で買うんだったら土曜・日曜は無料ですよというチケットもあり得ると思います。ドイツあたりでは路面電車はパーク&ライドすれば1枚のチケットで家族全員無料というのがありますから、お金の出し方は検討しなければなりませんが、それらのこともアイデアとして今後検討していく必要があると思います。

観光については、NHKの大河ドラマによるその

年々の流行りのように、波があるのが当然です。そのことを前提に起きながら常にどうやって投資をしながイベントをしながら新潟県をよく理解していただくかが勝負どころではないかと思っています。

最後になりましたが、昔から言われていて、実現する可能性がないのかもしれませんが、新幹線を減らすのではなく、新幹線を貨物電車にする列車があってもいいのではないかと長岡技術科学大学の石川先生から言われたことがあります。そのことがまだ頭の中に残っております。可能であれば知恵を絞る必要があるかと思っています。

### ●在来線問題にも注意を！世界に冠たる上信越を売りだそう！

秋山 平行在来線の問題はこの地域にはあまり関係ないのかなと思っておりました。群馬は信越線の碓氷峠を無くしてしまったことで、人流、物流の面でもひどい目にあっています。その辺は関係される地域は本当に慎重に対応されることを願ってやみません。

いろいろ話をさせていただきましたが、この地域を、上信越の国立公園を持っている、あるいは新潟と群馬は日光国立公園のなかの尾瀬がラムサール条約の認定をされまして、世界に冠たる観光地あるいはリゾート地として、これから胸を張っていい地域だと思っています。そういう意味で、例えば高等教育施設で外国語の研修あるいは地域の限定のガイドであるとか、今日申し上げたことをいくつか取り上げていただいて、ぜひテーマパークとしてこの地域が中心になって上信越という地域が盛り上がっていけば、大変ありがたいなと思っています。今日はありがとうございました。

### ●定住人口を維持できるまちづくりを！

鯉江 やはり、地域連携とか、企業連携、産学連携、学学連携、こういうものを強めて、定住人口を維持できるようなまちづくりというのが一番重要ではないかと思います。定住人口、要するに生活者は、365分の365です。それに対して観光者というのはやはり365分の1でしかないわけで、圧倒的に使うお金の量は違います。

それと、もう1つは、消費者を見据え、その厳しい目に耐えられるようなサービスや地域の環境、あるいは製品や商品というものをつくっていけば、十分この地域は耐えていけるし、伸びていけるのではないかと思います。期待を込めてそう願いたいと思います。

●戦略的に、実践的に、かつ力を結集して前進を！

原田 どうも長時間ありがとうございました。これで議論は終わりにし、会場からご質問を受けたいと思います。

質問者 新潟商工会議所の専務の三島と申します。それぞれパネラーの方が立派なまとめが終わった後に、なんとなく場違いなのですが、むしろフロアからいろいろな意見を求めてまとめる流れが良かったのではなからうかと思えます。おそらく、今日JRの方々がいらして、違うよ、観光じゃないよ、基本はビジネスだよと思ってらっしゃる方がいっぱいいると思います。本当にこれは先生方にこれから調べてもらいたいのは、新潟—東京と、東京—仙台でビジネスがどう違うのか、構造的な問題を解明していかなければならない。

そこで私は、一点申し上げたい。同盟会のアンケートの回収率は44%と低い。おそらく同盟会は会費を取られるけれども何もできないだろう、そういう期待薄という点がこういう結果なのではなからうかと思っております。だからこれから、同盟会が何をするのかを、分析や共有ではない、行動をしてもらいたいと思います。

観光客数もさることながら、新潟県の企業誘致数も問題ですね。これも変な数字がずっとあって、日本一ではなかった。新潟県では、隣村へ行っても全部企業誘致と数え、数字が上がった。したがって、工業出荷額も雇用も伸びていない。本当に企業誘致というのはどうあるべきかを行政でしっかりとこれから取り組んでいただきたい。そのための税金なら、例えば新潟市の事業税などどんどん使っている。純増である、そういう企業誘致ならばどんどん税金を使って良いと思います。

最後に1点。同盟会の発足の時に、加茂の小池市長がこう言いました。新幹線問題はすべからず新潟市の問題である、と。新潟市がこれからどうするかによるという、あの言葉が、まだ頭の片隅にあります。新潟市がこれからどう県全体をリードしていくかにかかっていると思います。

今日は残念ながら県が来ていない。「長岡地域の将来」だから、県はこなかったのでしょうか。こういう問題はやはり県がきちんとグランドデザインを描かなければ前に進みませんので、申し上げます。

樋口 身内でこんなことを言うのも問題ですが、時間がないので産業のことは言いませんでした。基本的に、三島さんの発言の中で、事例として言えることは、同じ東海道の経済パワーのある地域でも、名古屋と大阪

をどう見るかということをや行的に行わないと、新潟県もそういうことになるということを最後に申し上げたいと思います。県については、おそらく日程の調整がつかなかったことなのでしょうが、今後、新潟県全体の高速鉄道と在来線問題のビジョンを描くということと同盟会としてもお願いしていくべきではないかと思います。

元井 専務さんの要望につきましては、十分ふまえて対応しているつもりですが、これからはますますみなさんの協力を進めていきたいと思います。何しろ5月23日に発足して半年、いまいろいろな準備をしてやっと形が見えてくるかなという所ですので、もう少し長い目で、じっくり見ていただいて、年を越した頃には何か見えてくるようにしたいと思います。

●2010年問題研究会を！

原田 どうもありがとうございました。あと1人くらい、もしいらっしゃれば。よろしいでしょうか。ご質問にありましたように、参加者の皆様と議論しながらやっていく方がよかったと思うのですが、実はこれは私ども初めてのことでございまして、同盟会の方もまだできたばかり、たまたまそういう時期にあたったものですから、ご容赦ください。

交通網と地域の産業経済、文化、生活というのは非常に密接に結びついており、あらゆる問題に関係するテーマだと思います。今日を機会に、同盟会のアンケートもそのうちきちんとまとまると思いますので、それぞれが、議論をする場と具体的な方針、行動を起こす方向で進んでいただきたい。

私はコーディネーターをさせていただいて、最後に一言申し上げたい。やはりこの2010年問題については、勉強会をもっと頻繁にやるべきではないか。有志の2010年問題研究会をつくったらどうかと強く感じました。もう1つは、何事についても、地域が自ら、地域活性化の戦略と明確にしなければ、物事は動かないということもはっきりしたのではないかと思います。井上さんが言われた産学連携も、もう少しきちんと位置づけるべきですし、この問題を多角的にとらえて展望を出し、実行していくことが重要だと思います。

これでパネルディスカッションは終わりにしたいと思います。どうも長時間ありがとうございました。

(本稿はテープ起こし原稿をまとめたものです。文責：原田誠司)